

**ARCHIVES HISTORIQUES
DE LA COMMISSION**

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (90)585

Vol. 1990/0247

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

COM(90) 585 final

Bruxelles, le 10 décembre 1990

VERS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

Communication de la Commission au Conseil et au Parlement

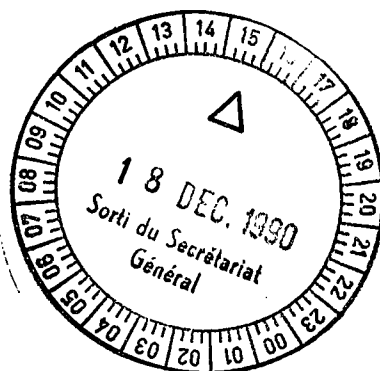


TABLE DES MATIERES

	<u>Pages</u>
Introduction	3
1. CADRE DES TRAVAUX	4
1.1 Mandat confié par le Conseil à la Commission	4
1.2 Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil	5
2. APPORT DU CADRE COMMUNAUTAIRE	5
2.1 La réalisation d'un espace sans frontières internes produit une demande urgente de réseaux transeuropéens.....	5
2.2 Problèmes liés à la répartition des responsabilités	6
2.3 Apport de la Communauté	6
3. DIMENSION GEOGRAPHIQUE ET CONTENU DES RESEAUX TRANSEUROPEENS	7
3.1 La dimension géographique	7
3.2 Le contenu.....	8
4. LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE DES INFRASTRUCTURES PHYSIQUES	9
5. LES BARRIERES A L'APPARITION DES RESEAUX TRANS- EUROPEENS	10
5.1 Les difficultés d'interopérabilité transfron- talière	10
5.2 L'environnement réglementaire	12
5.3 La dimension concurrentielle	13
5.4 Le déficit de vision globale à l'échelle euro- péenne de l'évolution de la demande et des réseaux correspondants	14
5.5 La portée des problèmes de financement	15
6. LES ELEMENTS D'UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE	17
6.1 Projets prioritaires par domaine d'application ...	17
6.2 Mesures pouvant accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens.....	26
6.3 Les interventions financières potentielles de la Communauté.....	29
Annexe 1 : Mise en place du cadre réglementaire	31
Annexe 2 : Interventions FEDER	33
Annexe 3 : Interventions BEI	34
Projet de résolution du Conseil	35
Glossaire	38

VERS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS
POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

INTRODUCTION

Le Marché Intérieur, dont l'achèvement est en bonne voie sur base des orientations du Livre Blanc de juin 1985 et des dispositions de l'Acte Unique, produira tous ses effets économiques et sociaux si la libre circulation des biens, des services, des capitaux et des personnes dans un espace sans frontières internes peut s'appuyer sur des réseaux (infrastructures physiques, services et réglementations) réellement transeuropéens.

Cette exigence est particulièrement forte dans **quatre domaines : les transports, les télécommunications, l'énergie et la formation professionnelle**. Les travaux préparatoires menés avec les Etats Membres tout au long de 1990 ont largement confirmé l'acuité du problème posé par l'insuffisance de réseaux transeuropéens. La seule consultation des milieux économiques intéressés, effectuée en octobre dernier, aurait d'ailleurs suffi à dissiper le moindre doute sur ce point : ceux-ci sont unanimes pour dire que les bénéfices du grand marché dépendent autant d'un environnement réglementaire favorable que de la disponibilité d'infrastructures et de services assurant effectivement la libre circulation.

La Commission a déjà adressé au Conseil un Rapport d'étape en juillet 1990(1). Elle est aujourd'hui en mesure de présenter une **Communication, sous forme d'un programme d'action communautaire pour la réalisation de réseaux transeuropéens d'infrastructures**.

Cette Communication répond aux souhaits exprimés par le Conseil Européen (réunions de Strasbourg en décembre 1989 et de Dublin en juin 1990) ainsi qu'à la Résolution du Conseil du 22 janvier 1990(2).

Après avoir exposé (i) les raisons pour lesquelles l'émergence de réseaux transeuropéens est une exigence prioritaire, (ii) les critères qui font ressortir les insuffisances d'infrastructures, (iii) l'importance de la dimension environnementale, (iv) les principaux obstacles à l'émergence de réseaux transeuropéens et (v) la nature de la contrainte financière, la Communication propose :

- un programme d'actions visant à la réalisation de projets ou des réseaux, à l'adoption de lignes directrices en matière de financement ainsi que d'une série de mesures de portée générale destinées à accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens.
- un projet de résolution du Conseil portant adoption du programme d'actions.

(1) Com(90)310 19.7.1990

(2) JOCE C 27 du 6.2.1990

1. CADRE DES TRAVAUX

1.1. Mandat confié par le Conseil à la Commission

L'idée d'une réflexion urgente sur un programme d'action prioritaire a déjà été évoquée à plusieurs reprises dans les instances communautaires.

1.1.1. A la suite des réflexions menées au niveau ministériel au cours du second semestre de 1989, le Conseil Européen (décembre 1989 et juin 1990) a marqué l'importance qu'il accordait à la question des réseaux d'intérêt européen en organisant la suite des travaux de la manière suivante :

"Une priorité particulière devrait être accordée au développement et à l'interconnexion des réseaux transeuropéens, notamment dans le domaine du contrôle aérien, de la liaison des principales agglomérations de la Communauté par des réseaux de télécommunications à larges bandes, des liaisons terrestres les plus performantes et de la distribution d'énergie. Le Conseil européen invite la Commission à proposer les mesures appropriées en prenant en compte la possibilité d'étendre ces actions à l'ensemble de la Communauté et en portant une attention particulière aux situations périphériques dans le contexte de la cohésion économique et sociale."

Ces conclusions ont été rappelées le 26 juin 1990 par le Conseil Européen de Dublin qui a demandé que des "lignes directrices ... soient arrêtées avant la fin de l'année".

1.1.2. La Commission adoptait, dès décembre 1989, une Communication intitulée "Vers des réseaux transeuropéens : objectifs et applications possibles" (3). Celle-ci mettait en évidence les problèmes d'adaptation des infrastructures à l'émergence de la nouvelle dimension du marché communautaire et estimait qu'une "priorité particulière devrait être accordée au développement de réseaux transeuropéens notamment dans le domaine des transports, de l'énergie, des télécommunications et de la formation, en veillant à l'interopérabilité et à l'interconnexion."

1.1.3. S'appuyant sur les Conclusions du Conseil Européen, ainsi que sur la Communication de la Commission, le Conseil (Janvier 1990) a invité celle-ci à lui soumettre, pour les quatre domaines proposés par la Commission :

"avant la fin de 1990, un programme de travail et des propositions de mesures appropriées, en prenant en compte la possibilité d'étendre ces actions à l'ensemble de la Communauté et sans préjudice de la répartition du travail entre les différentes formations du Conseil. La Commission présentera un premier rapport d'étape dans le courant du premier semestre 1990."

(3) Com(89)643 18.12.1989

1.2. Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil

Tout au long de 1990, la Commission s'est appuyée sur trois sources d'information et de réaction, notamment sur base du Rapport d'étape de juillet 90, pour procéder à l'évaluation des besoins d'infrastructures dans les quatre domaines d'application :

- les Etats membres, au travers d'un groupe de réflexion composé de leurs représentants dont la constitution avait été demandée par le Conseil. Ce groupe s'est réuni à l'initiative de la Commission à six reprises. Les coordinateurs nationaux ont le plus souvent tenu à appuyer leur participation de contributions écrites qui se sont révélées très utiles pour l'avancement des travaux et l'identification des priorités (en particulier, France, Royaume-Uni, Espagne, Grèce, Portugal, Irlande, Pays-Bas et Danemark);
- les milieux économiques intéressés, c'est-à-dire principalement les organisations européennes les plus représentatives de l'industrie et des services concernées par les réseaux transeuropéens en qualité d'utilisateurs ou de fournisseurs de biens ou de services. Cette consultation a eu lieu tout au long de l'année et à l'occasion d'une audition informelle, le 8 octobre 1990, en présence des Services de la Commission et des coordinateurs nationaux;
- les travaux effectués dans les enceintes communautaires spécialisées, portant sur la création ou l'amélioration de réseaux transeuropéens; ceci comprend les travaux déjà décidés ou en cours au Conseil dans les différents domaines considérés, afin de tenir compte au mieux des actions engagées ou en voie de l'être et d'éviter toute duplication.

2. L'APPORT DU CADRE COMMUNAUTAIRE

L'évaluation des infrastructures dans la perspective de l'espace sans frontières conduit inévitablement à reconnaître la nécessité de tenir compte des besoins de ce marché en matière de réseaux. L'évaluation communautaire de ces besoins ne peut pas consister à additionner les seuls besoins nationaux estimés sur des bases nationales. Dans le respect du principe de subsidiarité qui doit permettre d'identifier la plus-value communautaire, ce constat doit amener tous les acteurs concernés par la conception et la réalisation des infrastructures et des services à intégrer la dimension communautaire. Celle-ci offre en effet de nombreux avantages pouvant favoriser leur émergence. Ce constat converge avec les orientations identifiées dans le document préliminaire "Europe 2000 : les perspectives de développement du territoire communautaire" (4) qui met en évidence la montée des pressions sur un espace européen compartimenté et fragile et la nécessité de constituer un cadre de référence cohérent "fournissant une information sur ce qui se passe dans l'ensemble de la Communauté".

2.1. La réalisation d'un espace sans frontières internes produit une demande urgente de réseaux transeuropéens

Le Livre Blanc de juin 1985 s'appuyait sur la réalisation des quatre libertés fondamentales pour proposer une approche globale et équilibrée dans tous les secteurs concernés. Il est aujourd'hui reconnu que les effets économiques de la mise en oeuvre effective de ces libertés dépendent largement de l'existence de réseaux facilitant les communications et resserrant, en termes de délais et de distances, l'espace communautaire dans une perspective de cohésion. Une liaison plus étroite entre toutes les composantes de l'espace communautaire leur permettra de participer le plus

(4) Com(90)544 16.11.1990

complètement possible à la nouvelle dimension communautaire et aux bénéfices attendus de la suppression des frontières.

Cinq raisons viennent renforcer la nécessité de disposer de tels réseaux :

- l'accroissement prévisible et en partie déjà constaté des échanges intracommunautaires libérés des entraves physiques, techniques et bientôt fiscales (**effet de volume**);
- le besoin d'interconnexion des infrastructures et des services existants pour les faire correspondre à la nouvelle dimension du marché (**exigence d'interopérabilité**);
- l'importance de la prise en compte de la dimension communautaire dans la conception et le développement des réseaux futurs (**effet de dimension**);
- l'exigence accrue d'une qualité de services adéquate pour l'ensemble de l'espace européen (**exigence de qualité**).
- la nécessité de rapprocher toutes les composantes de l'espace communautaire (**effet de cohésion**).

2.2. Problèmes liés à la répartition des responsabilités

2.2.1. Rôle des Pouvoirs Publics

La planification et le développement des infrastructures et des services ont traditionnellement été envisagés sur une base nationale ou régionale, pour des raisons historiques de compétence. Il en résulte une fragmentation des réseaux si on les examine d'un point de vue communautaire. La nouvelle dimension du Marché Intérieur oblige à envisager ces réseaux dans le contexte plus vaste de la Communauté et, au-delà, du continent européen. L'intégration indispensable des réseaux dans ce nouveau contexte exige que chaque niveau de décision (local, régional, national, communautaire...) prenne en considération les autres niveaux, lorsque la nature des projets le justifie. **Ceci doit conduire à une concertation accrue entre les décideurs des différents niveaux politiques.** Les enceintes adéquates doivent être recherchées pour optimiser cette concertation et la rendre la plus opérationnelle possible.

2.2.2. Responsabilité des opérateurs économiques

Si les Pouvoirs Publics jouent un rôle majeur dans la génération des réseaux et souvent dans leur réalisation, en particulier dans le domaine des transports et de la formation, le rôle des acteurs économiques revêt une importance croissante dans le lancement et la réalisation de nouveaux projets. La diversification croissante de l'offre, conséquence du développement technologique, entraîne un intérêt accru des opérateurs économiques. Toutefois, cet intérêt est étroitement lié au développement des marchés correspondants et implique dès lors une participation accrue des utilisateurs. Le développement de la notion de "services charges", en vertu de laquelle l'utilisateur est prêt à payer pour le service de qualité qu'il reçoit, devrait encore accentuer cette tendance, en facilitant le financement privé des réseaux.

En d'autres termes, **l'émergence de réseaux transeuropéens dépend tout autant des initiatives prises par les acteurs économiques indépendants que de l'action propre des Pouvoirs Publics.** Cela se traduit aussi fréquemment par un partenariat entre les deux.

2.3. L'apport de la Communauté

La prise en compte dans un cadre communautaire de la problématique des réseaux offre plusieurs avantages déterminants. Ceux-ci paraissent aujourd'hui, comme la consultation des acteurs économiques l'a démontré, insuffisamment exploités. La Communauté peut en effet :

- faciliter, grâce à une vision globale, l'identification de l'intérêt communautaire des projets existants ou des projets envisagés;
- stimuler l'utilisation optimale des réseaux existants;
- promouvoir l'adoption de normes garantissant l'interopérabilité des réseaux;
- stimuler la présentation conjointe de projets transnationaux;
- encourager la production de schémas directeurs dans le contexte d'une stratégie à moyen et à long terme de développement de réseaux et d'optimisation de l'utilisation de l'espace européen;
- favoriser une meilleure prise en compte de l'équilibre nécessaire entre le centre et la périphérie de la Communauté, dans le contexte de la cohésion économique et sociale;
- valoriser l'impact économique des réseaux sur les régions traversées;
- introduire dans l'analyse de la rentabilité des projets l'intérêt de ces projets pour l'ensemble de la Communauté;
- offrir un cadre de coordination pour les statistiques nécessaires à l'évaluation des besoins de réseaux;
- faciliter la mise en perspective des réseaux communautaires à l'échelle du continent européen, en particulier avec les pays de l'AELE et l'Europe de l'Est ainsi que leur prolongement en direction des pays tiers méditerranéens;
- promouvoir des synergies nouvelles entre régions d'Etats différents et entre secteurs industriels différents;
- aider ou compléter le financement de projets d'intérêt communautaire à l'aide des instruments à sa disposition.

3. DIMENSION GEOGRAPHIQUE ET CONTENU DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

3.1. La dimension géographique

Mettre les réseaux de la Communauté en mesure de répondre à la croissance rapide des échanges intracommunautaires que provoquera - et provoque déjà - l'achèvement du Marché Intérieur est la première priorité. Celle-ci doit d'abord porter sur les infrastructures situées sur le territoire de la Communauté. Elle doit ainsi permettre de contribuer à un meilleur équilibre entre le centre et la périphérie en faisant profiter les régions périphériques des avantages du Marché Intérieur. Un réseau plus étendu et mieux maillé exerce un effet de cohésion, tout aussi bénéfique pour les régions périphériques que pour les régions centrales de la Communauté.

Mais, la problématique des réseaux transeuropéens ne peut pas se limiter au territoire communautaire. **L'impératif d'intégration de l'ensemble du continent européen doit être pris en considération :**

- l'extension des principes de libre circulation aux **pays membres de l'AELE**, en cours de négociation, impose une dimension supplémentaire aux projets de réseaux communautaires. De ce point de vue, les problèmes aigus de transit avec **l'Autriche et la Suisse**, dans les secteurs du transport et de l'énergie, requièrent une attention encore plus prioritaire.
- les nouveaux développements dans les **Pays de l'Europe centrale et orientale**, qui se traduisent par des accords de plus en plus ambitieux, justifient que les énormes besoins d'infrastructures et de services de ces pays soient satisfaits dans une perspective d'intégration avec la Communauté et les pays AELE. Les récentes orientations de la Commission concernant le projet de "Charte européenne de l'énergie" initié par le memorandum du Premier Ministre néerlandais lors du Conseil européen de Dublin et précisé lors du récent Sommet de Paris de la CSCE s'inscrivent dans ce contexte. En outre, la situation de la Yougoslavie revêt une importance particulière pour le transit en matière de transports et d'énergie.

Par ailleurs, le développement des relations avec les **pays tiers méditerranéens** devrait se traduire par la recherche d'une plus grande interopérabilité des réseaux, en particulier dans les domaines de l'énergie et des télécommunications.

3.2. Le contenu des réseaux transeuropéens.

Plusieurs aspects importants des réseaux devraient recevoir une attention communautaire plus grande, en prenant en compte toutes les composantes d'un réseau : les équipements de transmission - les arcs - et de commutation - les noeuds -, les installations terminales, les services mis en oeuvre sur cette infrastructure et l'environnement réglementaire. Les insuffisances décelées au cours des travaux montrent que le **développement des réseaux transeuropéens doit s'effectuer dans quatre directions principales.**

3.2.1. Développer l'exploitation transeuropéenne des réseaux existants

Les réseaux nationaux existants n'ont pas été développés dans une perspective d'échanges importants entre les Etats membres, conduisant d'une part à des interconnexions insuffisantes et d'autre part à des réglementations prévenant de tels échanges.

- * Le développement des échanges intracommunautaires requiert donc la **mise en place des chaînons aujourd'hui manquants dans les réseaux existants et la suppression des goulets d'étranglement.** L'action à entreprendre doit consister à interconnecter les réseaux existants ou à élaborer de nouveaux réseaux.
- * L'exploitation optimale de ces réseaux exige la **suppression des réglementations nationales inhibantes** et, lorsque nécessaire, la mise en place d'une réglementation harmonisée.
- * L'hétérogénéité historique du tissu économique de la Communauté doit être compensée par la recherche d'une **implantation cohérente ou plus complète des réseaux sur l'ensemble du territoire communautaire.** C'est notamment le cas dans les domaines du gaz, de certains modes de transport (autoroutes, rail) et des services de télécommunications.

3.2.2. Concevoir les réseaux de demain

Les développements technologiques et l'internationalisation croissante des échanges doivent conduire la Communauté et ses Etats membres à envisager de façon coordonnée et concertée les réseaux de demain, dans tous les domaines d'application. Ceci vaut aussi bien pour les liaisons ferroviaires à grande vitesse et les liaisons entre transport maritime et transport terrestre que pour les liaisons à large bande, le contrôle aérien, les échanges d'énergie et la formation. Le développement des interconnexions avec les pays d'Europe centrale et orientale relève de cette même conception.

3.2.3. Aménager les noeuds de communications

Les noeuds des réseaux transeuropéens revêtent une importance qui, aujourd'hui, n'est pas encore replacée dans le contexte européen. L'importance des noeuds de communication pour les réseaux de transport de personnes et de marchandises apparaît de plus en plus primordiale, si l'on songe aux futures liaisons ferroviaires à grande vitesse entre les grandes villes d'Europe (réseaux urbains) et au développement du transport combiné entre divers modes de transport (terminaux).

3.2.4. Promouvoir les services à l'utilisateur final

Les infrastructures en tant que telles n'ont de sens que si elles permettent d'offrir un service. Les services offerts sur les réseaux doivent également être transeuropéens et prendre en compte au mieux les besoins des utilisateurs. Cela peut se traduire par la nécessité d'un cadre de gestion adapté à cette dimension ou par la mise en place de services spécifiques (par ex. systèmes de réservation, systèmes de facturation des services, tarification, adaptation linguistique, bourses d'échanges d'énergie).

4. LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE DES INFRASTRUCTURES PHYSIQUES

En tant que telles, les infrastructures liées aux réseaux transeuropéens ne posent pas de problèmes différents de ceux que l'on rencontre lors de la conception et de la réalisation de toute infrastructure physique, en particulier dans les domaines du transport et de l'énergie. Il s'agit principalement d'une responsabilité des Etats membres et de leurs subdivisions territoriales même si la protection de l'environnement constitue une composante des autres politiques de la Communauté.

Dans le respect du partage des responsabilités dans ce domaine, la Communauté peut fixer des principes généraux à suivre par les Etats membres et peut mener des réflexions approfondies :

- * Un cadre général communautaire a été fixé pour assurer la prise en compte du milieu naturel dans les projets d'infrastructure nationaux et régionaux par la directive 85/337/CEE du Conseil (5) prévoyant d'évaluer les effets de certains projets publics ou privés sur l'environnement. (Cette directive pourrait être prochainement étendue aux politiques, programmes et plans tels que les programmes de développement régional, les programmes économiques et les plans d'aménagement du territoire proposés par les autorités publiques).
- * La Commission a récemment mené des réflexions approfondies sur l'environnement et les transports en raison des choix à faire entre les nuisances créées par la congestion du trafic et la réalisation d'une infrastructure dont l'intention est de résoudre ces nuisances, mais qui, en

(5) JOCE L 175 5.7.1985

même temps, peut poser de graves problèmes de cohabitation avec d'autres fonctions de la vie sociale (habitat, travail) et des dommages à l'environnement bâti et naturel. Plus fondamentalement, la sauvegarde de l'environnement implique que le choix entre les modes ainsi qu'entre les différents systèmes possibles pour l'organisation des transports réponde à de nouveaux critères. Dans cette perspective, la Commission envisage **d'établir un schéma directeur à long terme d'infrastructure multimodale** (permettant de passer d'un mode de transport à un autre sans difficultés techniques) et de créer un réseau d'observation et de diffusion des initiatives prises par les villes en matière de maîtrise des transports et de gestion des espaces urbains.

- * En ce qui concerne **l'énergie**, ce sont principalement les **interconnexions électriques** qui soulèvent les principales difficultés d'insertion dans l'environnement. Le paradoxe est cependant que les lignes électriques aériennes constituent un désagrément visuel de plus en plus inacceptable alors que le développement de lignes d'interconnexion constitue le meilleur moyen d'utiliser de façon optimale les capacités de production existantes et de réduire les émissions atmosphériques polluantes pour l'environnement. Il s'agit donc de choisir les solutions les plus efficaces présentant le moindre impact sur l'environnement. Ce choix devrait être mieux expliqué.
- * **L'approche proposée pour les réseaux transeuropéens de transport et d'énergie doit constituer par elle-même une contribution importante à la protection de l'environnement.** En effet, en favorisant une approche intégrée des différents modes de transport et des interconnexions énergétiques à l'échelle communautaire, elle oriente les choix politiques vers une exploitation optimale des infrastructures disponibles sur le territoire communautaire.

5. LES BARRIERES A L'APPARITION DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

Cinq types d'obstacles se conjuguent pour expliquer la situation actuelle d'insuffisance, sinon d'inexistence, des réseaux transeuropéens. Faute d'action politique vigoureuse et concertée, rien ne permet d'entrevoir une résorption automatique de ces obstacles. Ceux-ci tiennent pour l'essentiel à des problèmes d'interopérabilité, à un environnement réglementaire insatisfaisant, à des contraintes liées à la dimension concurrentielle et à une absence très généralisée de vision globale à l'échelle communautaire des infrastructures renforcée par une insuffisance de statistiques conçues sur des bases communes. Si l'existence d'une contrainte liée au volume de financement n'est pas établie, les effets combinés des obstacles identifiés tendent à compliquer les solutions à rechercher pour le financement des réseaux transeuropéens.

5.1. Les difficultés d'interopérabilité transfrontalière

Les travaux menés dans les secteurs des télécommunications et des transports démontrent que **la fragmentation des réseaux et leur mode de gestion calqué sur un modèle national conduisent à des obstacles à la prestation transfrontalière de services.**

L'absence d'interopérabilité entre les différents réseaux mis en place par les Etats membres conduit à l'impossibilité de les faire coïncider au-delà des frontières, de les faire fonctionner simultanément ou consécutivement pour qu'elles offrent un service cohérent, satisfaisant et de coût raisonnable à l'utilisateur. Ces difficultés affectent aussi bien les équipements, les installations que les services offerts.

L'utilisateur, qui voudrait recourir aux infrastructures de plusieurs pays pour offrir des services, se heurtera à une multiplicité d'agents et à une tarification fondée sur des paramètres différents.

En matière de télécommunications, les principaux obstacles sont de nature administrative et surtout tarifaire. Dans ce domaine particulier, la Commission s'est fixée pour objectif d'amener les opérateurs à orienter leurs tarifs sur les coûts réels, ce qui doit notamment permettre de réduire le prix à payer pour traverser les frontières internes de la Communauté. Elle a l'intention de publier dans le courant du 1er semestre 1991 une Communication sur les questions tarifaires qui proposera un certain nombre de recommandations destinées à accélérer cette évolution.

L'insuffisance de services télématiques paneuropéens apparaît particulièrement criante dans la perspective du Marché Intérieur, lorsqu'il s'agit de services aussi élémentaires que le courrier électronique ou le videotex.

Des mesures ont déjà été prises, à la suite du Livre Vert de la Commission sur les télécommunications, pour fixer les exigences essentielles auxquelles doivent répondre les réseaux, notamment avec la directive sur la fourniture d'un réseau ouvert des télécommunications (ONP)(6) et pour assurer au plan européen la mise en oeuvre d'un programme de normalisation par un nouvel organisme créé à cet effet, l'ETSI.

Un nouveau Livre vert récemment adopté par la Commission en matière de communications par satellites (7) examine plus particulièrement les mesures à prendre pour garantir l'interopérabilité des réseaux de télécommunications par satellites (VSAT).

Dans certains domaines comme le videotex, les applications transfrontières se heurtent non seulement à la coexistence de normes techniques différentes mais surtout à des dispositions administratives et réglementaires nationales dont l'incompatibilité inhibe le développement de ces applications.

Pour les radiocommunications avec les mobiles, où l'incompatibilité des choix techniques nationaux impose à l'utilisateur d'acquiescer autant d'équipements terminaux différents que de services nationaux, la production de normes harmonisées, actuellement en cours, devra s'accompagner d'une mise en oeuvre effective au travers d'investissements nouveaux. Les dates d'introduction de ces services paneuropéens sont : 1991 pour la radiotéléphonie mobile, fin 1992 pour la radiomessagerie mobile et pour le téléphone sans fil.

La question reste aussi posée de savoir si les travaux de normalisation ont acquis un rythme suffisant pour assurer la compatibilité des réseaux de télécommunications de la Communauté dans un délai raisonnable par rapport à l'établissement du marché intérieur. Ce constat soulève néanmoins le problème de la disponibilité de l'expertise nécessaire dans la Communauté.

En matière de transports, les travaux effectués sur la compatibilité technique dans le secteur ferroviaire, à l'occasion des travaux sur les liaisons à grande vitesse, ont mis en évidence l'ampleur de la tâche face à une multiplication de spécifications techniques nationales. Ils représentent à cet égard l'exemple-type des situations à éviter. La seule solution immédiatement accessible consiste en la juxtaposition de systèmes différents, ce qui entraîne une extrême complexité des schémas électriques et électroniques et des contraintes importantes de poids et d'encombrement. La réalisation de tels "moutons à cinq pattes" se traduit par des coûts prohibitifs, des

(6) JOCE L 192 24.7.1990

(7) Com(90)490 20.11.1990

allongements de délais et une perte d'efficacité qui ne peuvent qu'hypothéquer la capacité concurrentielle du rail en Europe.

Il est en tout cas apparu urgent que la Communauté mette un terme aux développements nationaux actuellement constatés et lance un programme ambitieux de normalisation pour assurer dans un avenir raisonnable la compatibilité des infrastructures et des équipements.

Des situations similaires sont prévisibles dans le **transport combiné** qui fera l'objet de travaux analogues à ceux menés pour les liaisons à grande vitesse au cours de l'année 1991.

Dans le domaine du **contrôle du trafic aérien**, l'Europe est dotée de 22 systèmes techniquement incompatibles qui maintiennent ainsi des frontières aériennes inconciliables avec l'espace sans frontières voulu par l'Acte Unique européen.

Il serait donc souhaitable de **mettre en place un programme de normalisation technique qui impliquerait toutes les parties intéressées par ces infrastructures**. Il devrait notamment avoir pour effet d'empêcher la production de nouvelles normes nationales et de promouvoir l'approche européenne. C'est dans ce sens d'ailleurs que plaide le récent Livre vert de la Commission sur la normalisation européenne (8).

La **gestion de bon nombre de réseaux ne prend pas en considération les besoins ou le confort de l'utilisateur** et conduit à des situations diverses, comme le double contrôle des titres de voyage sur les lignes ferroviaires internationales, l'absence de systèmes intégrés de réservation ou à une limitation de choix.

5.2. L'environnement réglementaire

Deux aspects importants doivent être mentionnés ici : d'une part, les réglementations favorisant la liberté de circulation et le meilleur usage des réseaux et d'autre part celles qui rendent la mise en place de réseaux plus difficile ou plus onéreuse.

- * D'une part, les **règles nationales** affectent la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la liberté de prestation de services dans la Communauté. Elles ont été mises en évidence dans le Livre blanc de la Commission en juin 1985 et ont fait l'objet de mesures proposées par la Commission pour libéraliser ces secteurs.

Ces mesures concernent aussi bien tous les modes de transport (aérien, routier, maritime, voie navigable, combiné) que les télécommunications et l'énergie (droit de transit pour l'électricité et le gaz).

Un grand nombre des mesures nécessaires a déjà été adopté par le Conseil et est en cours de mise en oeuvre. D'autres sont encore en discussion au Conseil et devraient être décidées au plus tôt (cfr la section 6.2.2. infra p. 26).

- * D'autre part, la mise en place de réseaux transeuropéens se heurte à des **difficultés d'ordre juridique, administratif et fiscal** considérables, du fait de dispositions nationales différentes les affectant.

L'exemple de **Eurotunnel** est particulièrement illustratif: le montage juridique prévu par le Traité franco-britannique suppose une double concession, l'une de droit français pour la partie du tunnel située en territoire français et l'autre de droit anglais pour la partie située en territoire anglais. Ce montage suppose en fait la duplication de toutes les procédures, qui sont menées par

(8) Com(90)456 8.10.1990

des sociétés différentes dans chacun des deux pays, non seulement en ce qui concerne la construction et l'exploitation du tunnel mais également pour toutes les opérations financières nécessaires, comme par exemple la récente augmentation de capital des deux sociétés holdings, Eurotunnel SA et Eurotunnel PLC. Le surcoût qui en résulte en termes de démarches administratives, de délais, de dossiers à présenter, de disparités fiscales etc... est évident.

A défaut de structure européenne actuellement disponible, comme le statut de la société européenne actuellement proposé par la Commission, l'exploitation du tunnel se fera par des entités juridiques séparées, répondant chacune à leur législation et à leur fiscalité propres.

Par ailleurs, la multiplicité et la diversité des procédures administratives, différentes d'un pays à l'autre, en vue d'obtenir les autorisations nécessaires à la mise en place d'infrastructures physiques constituent un facteur de retard et de coût supplémentaire dont il faut également tenir compte, notamment au niveau du financement.

5.3. La dimension concurrentielle

La Communauté est fondée sur les principes de la libre concurrence.

Le rôle des Pouvoirs Publics dans la conception et la réalisation d'infrastructures de transports et de formation demeure important.

En ce qui concerne les télécommunications, la séparation des fonctions réglementaires et d'exploitation résultant de l'action de la Communauté permettra d'introduire la concurrence dans ce secteur.

Dans le domaine de l'énergie (électricité et gaz), la réglementation confère à l'autorité publique une influence non négligeable par le biais de la tarification, des autorisations d'investissement et par la réglementation de la concurrence.

Dans ces conditions, le seuil d'intervention des autorités publiques pour les réseaux demeure assez flou. Les conséquences qui peuvent en résulter sont les suivantes :

- en vertu de la répartition des responsabilités entre Pouvoirs Publics et opérateurs économiques, un certain nombre de services demandés par le marché se trouvent naturellement en concurrence et l'intervention des Pouvoirs Publics est susceptible de fausser cette concurrence.
- l'intégration des réseaux, qui passe par l'interopérabilité des systèmes existants ou à créer, serait grandement facilitée par la coopération des acteurs économiques; toutefois, cette coopération ne peut pas déboucher sur une entente entre entreprises qui aurait pour objet ou pour effet de restreindre la concurrence d'une manière incompatible avec le Traité et ceci notamment au détriment des utilisateurs.

Ces questions font actuellement l'objet d'intenses discussions dans le domaine des télécommunications en conséquence de la récente libéralisation intervenue dans ce secteur à la suite de l'entrée en vigueur des directives adoptées dans le cadre du Livre vert sur les télécommunications (cfr le projet de directive concernant les lignes louées et le projet de lignes directrices sur l'application des règles de concurrence dans le secteur des télécommunications, applicables aux opérateurs publics bénéficiant de droits exclusifs ou spéciaux).

Les autres domaines n'échappent pas plus au respect des règles de concurrence : par exemple, la coopération des producteurs et transporteurs d'électricité de la Communauté en vue d'une meilleure exploitation des capacités de production (souhaitable à tous égards) ne peut pas se traduire par l'élimination de la concurrence entre ces opérateurs.

Dans le domaine des **transports**, la même problématique se pose aussi bien à l'intérieur d'un même mode (coopération des compagnies aériennes, des compagnies de chemin de fer, tour de rôle des bateliers etc...) que dans les combinaisons de mode (par ex. coopération entre les chemins de fer et les transporteurs routiers).

Dans le domaine des **systèmes de paiement**, une intégration plus poussée des réseaux présuppose une coopération entre les participants à de tels systèmes. Il en va ainsi, par exemple, pour l'interopérabilité des cartes de paiement. Pour ce qui est des transferts, la Commission insiste, dans sa récente initiative (9), sur la possibilité de relier entre eux les centres de compensation. Cette perspective ne pourra être réalisée que moyennant des accords entre les systèmes concernés qui devront respecter les règles de concurrence du Traité CEE. La nécessité apparaît de susciter, dans ce domaine, des initiatives de la part du secteur privé, notamment des établissements de crédit, pour mettre en place des réseaux transeuropéens. Sans attendre les effets de l'Union Economique et Monétaire, il conviendrait de donner aux autorités publiques, notamment aux banques centrales, la possibilité de participer à ces systèmes et de veiller à leur bon fonctionnement; ceci laisse d'ailleurs prévoir un rôle important pour le système européen de banques centrales.

Au total, le souhait d'une plus grande intégration des réseaux qui suppose toujours une plus grande coopération des acteurs trouve sa limite dans l'application des règles de concurrence, indispensable pour assurer que les bénéfices de la libéralisation opérée d'un côté ne seront pas confisqués de l'autre par la constitution d'ententes ou de nouveaux monopoles illicites. Il est donc souhaitable de **trouver un équilibre entre les deux impératifs - intégration et concurrence - pour assurer l'émergence des réseaux transeuropéens dont le Marché Intérieur a besoin.**

5.4. Le déficit de vision globale à l'échelle européenne de l'évolution de la demande et des infrastructures correspondantes

La Commission a, à plusieurs reprises et dans plusieurs domaines, insisté sur la **nécessité d'avoir une vision globale de l'évolution des infrastructures européennes et, plus en amont encore, de l'évolution des besoins.** Force est, toutefois, de reconnaître que les infrastructures continuent à être conçues et élaborées sur base d'informations n'intégrant que partiellement la dimension européenne.

Cette situation a été particulièrement mise en évidence, de façon quasi unanime, par les milieux économiques (UNICE, ERT, CLCA, FIEC en particulier) participant à l'audition du 8 octobre 1990, qui ont regretté l'absence de vision globale des besoins d'infrastructures, notamment de transports, à l'échelle du continent européen.

Dans le domaine des télécommunications, on peut relever par exemple la création par la Commission d'un Forum des utilisateurs européens du RNIS pour renforcer la demande et accentuer la pression sur les opérateurs.

(9) Com(90)447 24.10.1990

La modification qualitative entraînée par la nouvelle dimension du marché communautaire impose parallèlement une **redéfinition des cadres de conception des infrastructures, dans le respect de la subsidiarité** :

- en premier lieu, il faut disposer d'**instruments de mesures statistiques mieux adaptés, plus performants**, ce qui signifie la mise en place de systèmes d'information statistiques adéquats en termes de méthodes, de normalisation et d'instruments de mesures. Ces systèmes devront s'appuyer sur des réseaux transeuropéens de services télématiques. L'Office Statistique des Communautés constitue le cadre naturel de coordination de ces actions;
- en second lieu, une **prise en compte des grands facteurs affectant l'évolution de l'espace communautaire** du fait de l'achèvement du Marché Intérieur, comme vient de le faire un premier rapport d'étape soumis par la Commission au Conseil (4) préalablement à la présentation d'un rapport complet à la fin 1991.

Ces tentatives de cohérence sont probablement insuffisantes, compte tenu de l'ampleur des modifications induites par l'achèvement du Marché Intérieur et par la rapidité de l'intégration du continent européen.

5.5. La portée des problèmes de financement

5.5.1. Les conditions du financement privé.

Les analyses effectuées ne montrent pas que la contrainte du volume de financement constitue a priori un obstacle à la constitution de réseaux transeuropéens. Le décloisonnement en cours des marchés financiers devrait contribuer à stimuler une telle mobilisation et les groupes financiers s'organisent de plus en plus pour assurer des financements transnationaux. C'est plutôt dans la rareté des projets d'envergure et économiquement bien étudiés qu'il faut trouver l'absence de mobilisation des fonds privés.

Toutes les analyses montrent que la logique qui sous-tend les réseaux transeuropéens peut être une logique de marché, puisqu'il s'agit de répondre à des besoins exprimés. L'existence, sur un projet, de taux de rentabilité satisfaisants facilite incontestablement son financement par des opérateurs indépendants. Mais la rentabilité ne doit pas toujours s'entendre dans un sens financier étroit. Les externalités telles que les retombées positives plus générales d'un projet pour les zones concernées (réduction de l'éloignement, décongestion d'infrastructures existantes, développement économique de certaines régions, localisation d'activités économiques etc...), doivent être prises en compte. Elles le seront d'autant mieux que le projet est vu dans son ensemble et notamment dans son contexte communautaire global.

Cette approche ne doit cependant pas faire conclure à l'absence de tout problème en matière financière. En effet :

- l'importance des risques pour le secteur privé demeure élevée (engagement à long terme, difficultés d'estimation du revenu potentiel et du coût et de la durée de construction, paramètres macroéconomiques, complexité de l'environnement juridique et administratif, incertitudes de nature politique);
- les réseaux financiers ne sont pas toujours structurés de façon à pouvoir traiter facilement des projets à caractère transeuropéen, d'autant plus que ceux-ci sont généralement tronçonnés sur des bases régionales ou nationales;

- l'émergence de projets est souvent retardée, voire totalement inhibée, par l'absence d'études de faisabilité, faute de financements disponibles pour ce type d'études.
- le financement indépendant ne peut intervenir dans tous les cas et l'intervention publique (éventuellement associée à un apport de capitaux privés) est alors nécessaire :
 - * lorsque les projets n'offrent pas une rentabilité financière suffisante, bien que la rentabilité socio-économique soit établie : ceci peut se produire dans toute la Communauté mais se rencontre plus souvent dans les régions périphériques dont la population est moins dense et où l'éloignement des grands centres économiques de la Communauté constitue un handicap majeur.
 - * ou du fait d'une impossibilité de faire payer le service correspondant par l'utilisateur (par ex. : il paraît difficile d'installer des péages autoroutiers dans les régions les plus peuplées de la Communauté).

5.5.2. Les réponses communautaires actuelles.

La Communauté intervient avec ses instruments financiers (budget et prêts) pour aider à la réalisation de projets qui revêtent parfois un caractère transeuropéen, même si ces projets poursuivent d'autres fins comme le développement régional. L'objectif de la cohésion de la Communauté serait aussi bien servi par le financement de réseaux transeuropéens, susceptibles de réduire l'éloignement des régions des centres économiques actuels et de favoriser le développement d'activités économiques.

Ces interventions pourraient être plus efficaces si elles s'intégraient clairement dans une politique communautaire pour la mise en place de réseaux. De vrais schémas directeurs de réseaux européens dans les différents secteurs permettraient des interventions communautaires plus cohérentes. L'adoption attendue d'un schéma directeur pour les liaisons ferroviaires à grande vitesse de la Communauté constituera un cadre de référence solide pour des interventions financières de la Communauté, lorsque celles-ci sont nécessaires. Ce n'est pas par hasard non plus que l'on constate déjà une focalisation des instruments financiers communautaires sur la réalisation de ce réseau. Dans ce contexte, il faut rappeler le caractère additionnel des ressources communautaires, appelées à renforcer les interventions nationales et/ou régionales qui jouent un rôle traditionnellement important dans le développement des infrastructures.

Dans le domaine particulier des télécommunications, les orientations de la politique communautaire entérinées par le Conseil depuis 1986 ont permis des interventions financières cohérentes basées sur une définition coordonnée des priorités communautaires.

Les interventions communautaires actuelles sont les suivantes :

(i) En ce qui concerne les Fonds structurels, suite à la réforme de 1988, le FEDER consacrera, pour la période 1988-1993, un tiers des moyens prévus à des infrastructures de base, principalement dans les régions de l'objectif 1 (Irlande, Grèce, Portugal, Espagne principalement) inclus dans les cadres communautaires d'appui et les initiatives communautaires notamment REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM etc...

L'aide communautaire (subventions du FEDER) pour les infrastructures majeures de transport et de télécommunications devrait s'élever à 6,8 milliards d'ECUS et à 1,5 milliard d'Ecus pour l'énergie (chiffres en annexe 2).

(ii) En dehors des Fonds structurels, le **budget communautaire** offre, sauf pour ce qui concerne l'énergie, certaines possibilités pour la mise en place de réseaux transeuropéens, en particulier :

- * dans le **secteur des télécommunications** avec des programmes comme CADDIA, INSIS, TEDIS, IMPACT, destinés à renforcer la coopération transeuropéenne entre les acteurs économiques (administrations, entreprises);
- * dans le **secteur du transport**, où le Conseil vient d'accepter un programme pluriannuel (1990-1992) dont le montant prévisionnel s'élève à 328 MECUS pour aider au financement d'une série de grands projets européens (études ou travaux) par subvention ou tout autre moyen approprié;
- * dans le **secteur de la formation professionnelle**, grâce aux programmes COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA; dans le **domaine de la formation à la recherche par la recherche**, grâce au programme SCIENCE et dans nombre de programmes de recherche à frais partagés (DELTA visant le développement des nouvelles technologies appliquées à l'éducation et à la formation);
- * dans le domaine de **l'information des petites et moyennes entreprises**, avec les Euro-Info-Centres et le Business Co-operation-NET.

(iii) Les **instruments communautaires de prêts** mobilisent les ressources suivantes et notamment:

- * la **Banque Européenne d'Investissement** a prêté, en 1989 seulement, plus de 2800 MECUS à des projets d'intérêt communautaire dans les secteurs du transport, des télécommunications et de l'énergie (chiffres en annexe 3);
- * les **prêts CECA** peuvent servir à financer des infrastructures utilisant l'acier, ce qui a permis notamment de financer le TGV Atlantique, le Canal Rhin-Main-Danube et le réseau de distribution de gaz en Grèce.

(iv) En outre, le programme **PHARE** favorisant la coopération avec les pays d'Europe centrale offre déjà certaines possibilités pour le développement de réseaux.

6. LES ELEMENTS D'UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE : PROJETS PRIORITAIRES PAR DOMAINE D'APPLICATION, MESURES HORIZONTALES ET FINANCIERES

6.1. Projets prioritaires par domaine d'application

Les projets qui sont indiqués ci-après ont le plus souvent atteint un certain stade de maturation au sein des services de la Commission et peuvent, dans un certain nombre de cas, avoir fait l'objet de décisions des instances communautaires compétentes. Ces projets peuvent se situer au stade de la recherche et du développement, de l'étude de faisabilité ou de la mise en oeuvre mais ils ont tous pour objet de répondre aux préoccupations exprimées dans ce rapport concernant l'insuffisante mise en place de réseaux transeuropéens. La priorité a été évaluée en fonction des critères établis dans cette Communication ainsi qu'à la lumière des contributions des Etats membres au cours des travaux de coordination et des observations formulées par les milieux économiques.

6.1.1. Les transports

Alors que les travaux effectués en vue de cette Communication ont révélé l'intérêt d'une approche globale de tous les moyens de transport du fait de leur complémentarité, la Communauté n'a développé des actions que pour certaines infrastructures, malgré la pression de la Commission pour dépasser une telle approche. C'est ce qui explique l'absence de projets dans les domaines portuaires et aéroportuaires, compte tenu du manque de décision du Conseil sur la proposition de la Commission visant à étendre les compétences communautaires à ces domaines.

Toutefois, les discussions menées avec les Etats membres révèlent qu'une majorité d'entre eux souhaitent développer une telle concertation dans la perspective d'une vue plus globale et multimodale.

Dans ce contexte, il convient particulièrement d'encourager l'adoption du programme de recherche et de développement technologique dans le domaine des transports (EURET 1990-1993) visant à optimiser l'exploitation des réseaux de transport et la logistique (tous modes de transport concernés).

6.1.1.1. Transport aérien

La Commission considère que la solution à la congestion du transport aérien passe par des décisions d'unification des systèmes de contrôle. Les mesures prises par la CEAC en avril 1990 ainsi que la création, sous l'égide d'EUROCONTROL, d'un centre unique de gestion du contrôle aérien ne sont pas suffisantes. Bien que la Commission apporte sa contribution à la mise en oeuvre de ces mesures, elle les considère comme une première étape, dans la mesure où elles se limitent à assurer la compatibilité des systèmes nationaux existants. Elle entend donc promouvoir des travaux d'études pour alimenter les décisions complémentaires qui devront intervenir avant 1994.

Etudes sur un système unifié de contrôle aérien : participation au programme EUROCONTROL PHARE et étude ATLAS (R & D visant à définir une solution permettant la mise en place d'un système unifié utilisant les techniques avancées de télécommunications - 1990-1992).

6.1.1.2. Transport routier

(i) une étude sera effectuée dans le cadre du Comité des Infrastructures sur les perspectives d'avenir d'un réseau autoroutier communautaire à l'horizon 2010 (1991);

(ii) Certains projets sont dès à présent identifiés comme participant directement à l'interconnexion des réseaux actuels. Tel est le cas des projets suivants qui feront l'objet d'un soutien financier communautaire :

- des liaisons routières transpyrénéennes

- * Toulouse-Madrid et Bordeaux-Valence : construction du tunnel du Somport (mise en service en 1995).
- * Toulouse-Barcelone par le tunnel du Puymorens (mise en service en 1994)

- l'axe du Brenner

(iii) D'autres projets participent au désenclavement de régions périphériques et leur réalisation facilitera l'accès de ces régions aux bénéfices du marché intérieur :

- **L'axe routier vers l'Irlande** : A5/A55 (liaison entre Crewe et Holyhead au Royaume-Uni)

- **Brindisi - Patras - Athènes**

- **Lisbonne - Madrid**

(iv) Enfin, certains autres projets doivent permettre de **meilleures connexions avec les pays voisins de la Communauté** :

- **Les liaisons scandinaves** :

* Autoroute Aalborg-Frederikshaven

* Liaisons du Fehmarn.

- **Athènes - Evzoni - Yougoslavie**

6.1.1.3. Transport ferroviaire

(i) L'attention se concentre sur les liaisons à grande vitesse dont le développement prévoit :

- **Liaisons ferroviaires à grande vitesse (1990-2010)**:

* Nord : Paris-Londres-Bruxelles-Amsterdam-Cologne et raccordements vers d'autres Etats membres;

* Sud : Séville-Madrid-Barcelone-Lyon-Torino-Milano-Venezia et de là vers Tarvisio et Trieste; Porto-Lisbonne-Madrid.

En outre, pour donner à ces liaisons leur pleine dimension communautaire, il convient de procéder à une :

* Etude des **15 maillons-clés** proposés par le Groupe à haut niveau sur le **réseau ferroviaire à grande vitesse** (fin 1991)

(ii) Le projet suivant s'inscrit dans le contexte du désenclavement :

- **L'axe Dublin-Holyhead-Crewe et l'axe Dublin-Belfast.**

6.1.1.4. Transport combiné.

(i) **L'axe du Brenner (1990-2000)**

(ii) Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil du 12 novembre 1990 sur la **mise en place d'un réseau européen de transport combiné** (définition d'un schéma cohérent de lignes et de terminaux etc...) et présentation d'un rapport au Conseil avant le 1er juin 1991.

Ces travaux qui se concentrent sur les modes ferroviaire et routier devront être étendus aux modes fluvial et maritime, ceci notamment au vu de l'intérêt exprimé pour le transport maritime par le Portugal, l'Irlande, le Danemark, la Grèce l'Espagne et la Belgique.

(iii) **Mise à gabarit des axes Royaume-Uni - Benelux - Italie et Allemagne - Espagne - Portugal (1991-1992)**

6.1.1.5. Transport fluvial

La valorisation des réseaux existants passe par des interconnexions particulièrement en France (par ex: une étude sur la liaison Seine-Nord sera réalisée en 1991) et en Allemagne (Mittellandkanal).

6.1.1.6. Transport maritime

L'absence de consensus politique (cabotage, compétence en matière d'infrastructures portuaires) pour mener à bien des actions concertées au niveau communautaire empêche l'examen d'une exploitation plus rationnelle des réseaux de transport terrestres. Par exemple, le développement des infrastructures portuaires le long des façades atlantique et méditerranéenne devrait être étudié dans une telle perspective comme dans celle du développement de certaines économies (par ex. Irlande).

- Développement des relations vers l'Irlande
- Etude sur le développement du transport maritime côtier.

6.1.2. Télécommunications et services télématiques

Le développement des services télématiques dépend largement d'un environnement réglementaire favorable et des normes assurant l'interopérabilité (voir infra les mesures restant à prendre). Il appartient aux acteurs économiques de profiter de cet environnement libéralisé pour créer les applications qui répondent à leurs besoins. Par contre, les Pouvoirs Publics peuvent stimuler un certain nombre d'applications concrètes qui permettent une meilleure gestion des affaires communautaires ou des domaines dans lesquels le rôle des pouvoirs publics est prépondérant. C'est dans ce contexte que la Commission préconise la réalisation des projets suivants qui sont classés en trois catégories : les applications, les services et la R & D.

6.1.2.1. Les applications

(a) Assurer le fonctionnement du marché intérieur

La suppression des frontières physiques, techniques et fiscales entraîne de nouveaux besoins d'échanges d'informations entre les administrations et les opérateurs économiques afin d'assurer une gestion efficace de l'espace sans frontières dans une série de domaines (10). Il s'agit donc de mettre en place les réseaux de services télématiques nécessaires à la réalisation du marché intérieur, par ex: des systèmes d'échanges d'informations entre les institutions communautaires et en particulier avec les Etats membres dans le contexte du processus législatif, des procédures (par ex: les aides d'Etat), des systèmes de notification (par ex: la directive 83/189/CEE), des systèmes d'alerte etc... ainsi que des systèmes d'accès à l'information (banques de données etc...).

L'urgence requiert que toutes les administrations concernées des Etats membres et la Commission s'attellent immédiatement à cette tâche.

Les domaines jugés prioritaires par rapport à la réalisation de l'espace sans frontières sont :

(10) Com(90)473 5.10.1990

i) le domaine douanier et la fiscalité indirecte:

Le développement de systèmes informatiques dans ces domaines requiert des réseaux de communications permettant l'échange électronique de données et de messages entre la Commission et les Etats membres et entre les Etats membres eux-mêmes d'une part et les interfaces nécessaires pour échanger des données entre les administrations nationales et les opérateurs économiques et les banques de données centrales pour fournir l'information douanière et fiscale aux administrations et aux opérateurs d'autre part.

Certains projets sont déjà en cours mais beaucoup reste à faire. Les projets qui suivent sont indispensables en matière douanière :

- * TARIC (tarif douanier commun): amélioration des bases de données et mise en place des interfaces nécessaires;
- * Mise en place d'un système de communications avancé pour la gestion du TARIC, le contrôle des quotas, les renseignements tarifaires contraignants, l'assistance mutuelle et les échanges d'information;
- * Développement du système SCENT pour la transmission électronique de messages relatifs à la lutte contre la fraude;
- * Un système de contrôle du transit;
- * Un système des contrôles à l'exportation.

En ce qui concerne le développement de systèmes informatiques dans le domaine de la fiscalité indirecte, les Etats membres vont devoir prendre, sur base des orientations dégagées par le Conseil en novembre 1990, les mesures nécessaires pour permettre l'échange de données informatisées par voie télématique et rendre ces systèmes opérationnels pour le 1er janvier 1993. Cela suppose la mise en place dans les plus brefs délais de :

- * un réseau télématique pour assurer l'échange rapide d'information entre les administrations nationales pour la TVA;
- * un système de contrôle pour le transfert des biens soumis à accises entre entrepôts;
- * un système similaire au système SCENT pour les biens soumis à des taxes indirectes pour aider à la suppression ou à la détection de fraudes.

ii) le domaine vétérinaire et phytosanitaire :

- * **SHIFT** (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts) vise à mettre en place un système intensif d'échanges d'informations entre la Commission, les administrations vétérinaires nationales et les unités d'inspection aux postes frontières pour accélérer les importations de viande et de produits à base de viande;
- * **ANIMO** (Animal Moves Management System) est un système d'enregistrement et de surveillance de tous les déplacements d'animaux dans la Communauté en vue d'assurer la santé animale et du public. Il s'agit d'un système de gestion très important pour les services vétérinaires et il implique une intégration étroite de toutes les administrations concernées dans un système unique.

- * **FYSAN (Système pour le suivi phyto-sanitaire)** est un système destiné à surveiller les maladies des plantes dans les Etats membres en vue de contrôler ces maladies et d'améliorer la situation phytosanitaire en Europe.

iii) la circulation des personnes

Le Conseil européen a demandé l'établissement d'une Convention sur l'exercice des contrôles aux frontières externes de la Communauté. La mise en oeuvre de cette Convention supposera un échange important d'informations entre les administrations nationales concernées. Dès à présent, ce besoin est apparu dans le cadre de l'Accord de Schengen et se met en place, à cet effet, un système spécifique d'échanges d'informations (SIS), préfiguration d'un système à l'échelle communautaire. Bien que la compétence communautaire ne soit pas formellement reconnue, la Commission, compte tenu de l'expertise qu'elle a acquise dans l'exécution de différents programmes, est prête à apporter sa contribution à la mise en place de ces réseaux.

iv) le domaine statistique :

- * Mise en place d'infrastructures de collecte de données statistiques (projets STATEL et STADIUM) avec les Instituts Nationaux de Statistique des Etats membres;
- * Etudes des procédures à mettre en place dans les Etats membres pour l'élaboration et la transmission des données du commerce intracommunautaire vers les systèmes statistiques (Ex. projet COMEDI);
- * Développement d'infrastructures pour la gestion, la diffusion et la mise en cohérence des informations de référence utilisées dans les systèmes statistiques (Ex. nomenclatures statistiques).

Trois programmes existants sont en cours de redéfinition pour prendre en considération les besoins les plus immédiats liés à la suppression des frontières. Ils offrent une expérience déjà bien établie d'une collaboration entre les administrations concernées et ont permis d'identifier les besoins les plus immédiats et les problèmes à résoudre. Il s'agit de:

- **INSIS** (au niveau des institutions communautaires et des Etats membres) qui requiert le renforcement de la participation active des administrations des Etats membres;
- **CADDIA** qui est directement lié à la gestion de l'espace sans frontières dans les domaines douanier, agricole et statistique;
- **TEDIS**, dont la seconde phase vient d'être adoptée par la Commission, qui offre aux acteurs économiques les moyens de développer des systèmes EDI paneuropéens intersectoriels concernant directement les administrations, les transports et les services financiers. Les succès de Tedis auprès des entreprises révèlent un peu plus les retards généralement accusés par les administrations dans ce domaine.

b) Amélioration des systèmes de gestion de la circulation routière promue dans le cadre du programme DRIVE :

Le concept IRIS (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), développé par le DRIVE Infrastructure Group afin de résoudre les problèmes de circulation routière, a déjà servi de base à deux initiatives concrètes :

- (i) **Projet POLIS** lancé en décembre 1989 par plusieurs villes d'Europe visant à développer des systèmes de gestion du trafic urbain (en vue de réduire la congestion et les risques d'accident): études de faisabilité en cours, projets pilote en 1991 et mise en oeuvre à partir de 1994. Faisabilité financière à étudier à la lumière des bénéfices socio-économiques et environnementaux.
- (ii) **Projet CORRIDOR** lancé en septembre 1990 visant à développer des systèmes de gestion du trafic interurbain (prioritairement dans les zones de congestion). Etudes de faisabilité à lancer en 1991. Projets pilotes prévus en 1992 en vue d'une mise en oeuvre à partir de 1994. Faisabilité financière à étudier à la lumière des bénéfices socio-économiques et environnementaux.

(c) Les systèmes transeuropéens de paiement

Sur base des orientations de la Commission, études techniques de faisabilité visant à stimuler par les acteurs concernés la création de réseaux transeuropéens dans le domaine des systèmes de paiement et la réalisation d'interconnexions entre centres de compensation existants (1991).

(d) Annuaire électronique européen pour le téléphone

Etude de faisabilité juridique et technique (1991).

(e) Soutien au développement du marché de l'information

Projets pilotes (1990) concernant l'interconnexion des systèmes d'information sur le fret routier et l'intégration des bases de données relatives aux normes (programme IMPACT).

6.1.2.2. Le développement de nouveaux services

- Développement du réseau numérique à intégration de services (RNIS) sur la base de la recommandation du Conseil sur l'introduction coordonnée du RNIS dans la Communauté européenne. 18 pays de la CEPT, incluant tous les Etats membres, ont maintenant signé un Memorandum of Understanding prévoyant de mettre en place la première phase de la recommandation du Conseil d'ici à 1993 sur la base des normes européennes de télécommunications développées par l'ETSI.
- Définition de projets pilotes sur base des résultats des travaux du Forum des utilisateurs européens du RNIS.
- Développement de services de télécommunications mobiles sur base des recommandations du Conseil et de directives visant la réservation de fréquences en ce qui concerne le téléphone cellulaire (GSM), le téléphone numérique sans fil (DECT) et les services de radiomessagerie (ERMES).
- Mise en place de nouveaux services de télécommunications par satellites conformément aux propositions contenues dans le Livre Vert sur les communications par satellites.

6.1.2.3. Recherche et développement

(i) Les systèmes télématiques d'intérêt général

Le programme cadre de recherche et de développement (1990-1994) offre, dans le contexte du **programme spécifique en cours de discussion au Conseil sur les systèmes télématiques d'intérêt général** la possibilité de définir les **besoins nouveaux et les problèmes techniques**, la recherche des solutions à ces problèmes et la mise en oeuvre de projets pilotes dans les domaines de la coopération administrative (systèmes nerveux européens), des transports, de la formation et de la médecine.

(ii) La gestion des transports

- Programme cadre de recherche et développement : étude ATLAS et programme DRIVE;
- En dehors du cadre communautaire (Eureka), développement du projet PROMETHEUS.

(iii) Développement des liaisons à large bande

- Réaliser le programme RACE destiné à définir les scénarios de référence, à assurer la prénormalisation et à évaluer les applications pilotes (échéance 1995).
- Mise en place du réseau METRAN (Managed European Transmission Network) dans le cadre du Memorandum of Understanding de la CEPT en cours d'adoption à la suite de la communication de la Commission sur les autoroutes électroniques (COM(88)341).

6.1.3. Les interconnexions énergétiques

C'est aux opérateurs économiques qu'il appartient de définir les projets et leur viabilité économique. La Commission considère qu'un certain nombre de projets à l'étude ou en cours présente un intérêt communautaire élevé, soit qu'ils visent à étendre le réseau existant à de nouveaux Etats membres, soit qu'ils contribuent à renforcer la sécurité d'approvisionnement et l'exploitation optimale des capacités de production. A ce stade, deux domaines d'application prioritaires ont été identifiés.

6.1.3.1. Les interconnexions électriques

- Interconnexion République d'Irlande / Royaume-Uni (1995)
- Interconnexion Grèce / Italie (1993)
- Renforcement des interconnexions (1991-1995):
 - * France vers Espagne et Portugal
 - * France vers Allemagne, Belgique, Italie, Suisse;
 - * Italie vers Autriche et Suisse;
 - * Allemagne vers Pays-Bas, Danemark et Autriche
- Renforcement des interconnexions intérieures en Allemagne, France, Belgique et Pays-Bas (1991-1995).

6.1.3.2. Les interconnexions gazières

- Introduction du gaz naturel en Grèce (1993) et au Portugal (1994);

- Interconnexions Irlande / Royaume-Uni (1993), France / Espagne-Portugal;
- Projets "Midal" entre Emden et Ludwigshafen (Allemagne) et "Zeepipe" (Belgique) destinés à ouvrir de nouvelles voies de pénétration au gaz norvégien (1991-1993);
- Trois projets en Allemagne pour interconnecter les nouveaux Länder (1991-1993).
- Interconnexions Belgique / Allemagne; Allemagne / Danemark; Danemark / Norvège ("Scanpipe") et Royaume-Uni / Continent.
- Renforcement du gazoduc Transmed (Italie-Tunisie - 1992);
- Interconnexion Italie continentale - Corse - Sardaigne;
- Interconnexion Espagne - Maroc (1995).

6.1.4. La formation professionnelle

La plupart des projets ci-dessous font appel à des services télématiques. Toutes les actions de recherche et de développement technologique prévues par le troisième programme-cadre de recherche et développement (1990-1994) prévoient comme mesures d'accompagnement des actions de formation dont certaines seront réalisées en réseau. Ceci s'applique en particulier au programme spécifique "capital humain et mobilité".

6.1.4.1. Echanges d'information et bases de données.

Les projets proposés concernent tous l'amélioration des échanges d'information à l'échelle communautaire en vue d'assurer la transparence des systèmes de formation, la valorisation des expériences et l'amélioration des méthodes utilisées. Les liens avec les services télématiques sont évidents.

- Développement du réseau Eurydice et de ses capacités de traitement et de transfert d'information entre les Etats;
- Mise en place d'un réseau de même nature sur les systèmes de formation professionnelle en liaison avec le CEDEFOP;
- Développement du réseau électronique EURYCLEE entre les centres de formation initiale et continue pour des échanges d'information et de données entre les professeurs et les élèves dans toutes les langues communautaires;
- Création ou extension des réseaux de bases de données nationales sur les cours de formation, les formations de haut niveau et aux technologies avancées et les programmes de recherche;
- Organisation d'une banque de données accessible en direct pour les organisations publiques et privées sur la correspondance des qualifications professionnelles;
- Mise en place d'un réseau télématique pour les échanges et les bourses des programmes ERASMUS et COMETT, ainsi que les bourses de chercheurs (une bourse des bourses);

- Création d'une banque de données de demandes de partenariats d'entreprises pour les différentes actions transnationales de formation en liaison avec les programmes COMETT, EUROTECNET et FORCE.

6.1.4.2. Systèmes d'enseignement à distance.

- Organiser en réseau les pôles dynamiques de l'enseignement à distance qui sont apparus dans les différents programmes communautaires de formation;
- Réaliser des projets pilotes conjoints et en réseau exploitant pleinement les nouvelles technologies de l'information et de la communication;
- Développer les systèmes d'enseignement et de formation à distance transnationaux qui ont été expérimentés soit sur une base sectorielle, soit sur une base géographique;
- Stimuler le développement de programmes de télévision pour l'éducation et la formation.

6.2. Mesures pouvant accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens

6.2.1. L'élaboration de schémas directeurs.

Il s'agit d'une méthode de travail, valable pour les transports, les télécommunications et l'énergie.

Elle consiste à réunir tous les acteurs concernés par un réseau et à rechercher le schéma du réseau le plus approprié à l'échelle de la Communauté pour toutes les parties concernées, tout en cherchant à identifier les difficultés pouvant affecter la réalisation du réseau, sur le plan technique comme sur le plan réglementaire ou administratif.

Cette méthode doit pouvoir être accompagnée de la réalisation d'études approfondies sur les problèmes identifiés, et notamment d'études de faisabilité réalisées à l'initiative conjointe des Etats concernés et de la Commission. Le financement communautaire de telles études se justifie particulièrement dans ce cas.

6.2.2. Mise en place rapide des réglementations nécessaires à l'émergence des réseaux transeuropéens

Des mesures réglementaires déjà proposées ou devant être proposées sont encore nécessaires pour assurer le développement des réseaux transeuropéens dans des conditions satisfaisantes.

Toutes ces mesures sont destinées à créer un cadre juridique favorisant à la fois la prestation de services, l'établissement des entreprises et la libre circulation des marchandises, conditions essentielles à la mise en place et au fonctionnement des réseaux transeuropéens.

La liste de ces mesures est reprise en annexe à cette Communication.

6.2.3. Le renforcement des programmes de normalisation

Les besoins de normalisation européenne apparaissent considérables si l'on veut assurer à terme l'intégration des infrastructures. Cette tâche essentielle est déjà bien entamée mais demande à être renforcée sous l'impulsion de tous les acteurs

concernés. Les conséquences suivantes doivent être relevées : la charge de travail qui devrait en résulter pour les organismes européens de normalisation renforce encore la nécessité de décentralisation au travers des organismes associés (ASB) favorisant la pré-normalisation (cfr l'exemple d'Edifact Board pour l'EDI ou de l' AECMA pour l'industrie aéronautique) avec la pleine participation des industriels concernés; d'autre part les contraintes budgétaires actuelles ne permettent pas de prendre en considération d'éventuels besoins supplémentaires de financement.

Dans tous les domaines concernés, la normalisation statistique devrait également être renforcée (concepts, méthodes et définitions).

6.2.3.1. En matière de transports

- Transport aérien

- * établissement des spécifications techniques concernant les équipements destinés au contrôle aérien et pour l'accès aux marchés publics.

- Transport ferroviaire

- * normalisation à effectuer sur base de la directive "nouvelle approche" pour les matériels et les infrastructures du réseau à grande vitesse.

- Transport combiné

- * Normalisation des containers
- * Initiatives à prendre à la suite des travaux du groupe à haut niveau (juin 1991).

- Transport maritime

- * Normalisation résultant de la directive d'harmonisation technique à proposer.

6.2.3.2. En matière de télécommunications et de services télématiques.

Le développement rapide des technologies dans ce domaine impose un rythme soutenu de normalisation et une adaptation permanente des programmes conduits par les organismes européens de normalisation et en particulier l'ETSI. A titre d'exemples, on peut relever les besoins de normalisation suivants :

- Courrier électronique : définition des dernières spécifications techniques;
- Définition d'une masse critique de messages EDI conformes à la norme internationale EDIFACT;
- Videotex :
 - * Définition des protocoles d'accès du videotex au RNIS
 - * Définition des normes videotex de la 2ème génération
- RNIS :
 - * achèvement de la normalisation en cours
 - * normes nécessaires pour assurer la migration des applications

- Satellites : accélérer le travail de normalisation de l'ETSI concernant les équipements de télécommunications par satellites.
- Radiocommunications mobiles : stimulation de la production des normes pertinentes pour les nouveaux systèmes mobiles.

6.2.3.3. En matière douanière et fiscale.

Les administrations nationales sont à des niveaux différents de développement dans ce domaine. Il est donc difficile d'assurer l'uniformité de traitement nécessaire au bon fonctionnement du marché intérieur. Les mesures nécessaires à assurer une application uniforme des règles communautaires par les Etats membres devront recevoir un haut degré de priorité dans les mois à venir. Au minimum, la compatibilité des systèmes doit être assurée, ce qui implique :

- * une étude immédiate sur l'étendue des problèmes et les recommandations pour les résoudre;
- * le développement de messages électroniques normalisés pour l'échange de données utilisant la norme EDIFACT;
- * le développement de codes normalisés pour utilisation par tous les Etats membres;
- * dans la perspective du développement des échanges avec l'AELE et les pays d'Europe centrale et orientale, la participation au programme PHARE et aux négociations en cours pour assurer la compatibilité requise.

6.2.3.4. En matière énergétique.

- Normes des équipements et qualité des produits.

6.2.4. L'octroi d'une déclaration d'intérêt européen

L'intérêt d'une déclaration d'intérêt européen est apparu au cours des contacts que la Commission a eus avec les milieux économiques et particulièrement bancaires.

Cette déclaration pourrait être octroyée selon une procédure communautaire à déterminer, dans des cas bien déterminés et limités en nombre, à un réseau transeuropéen ou à un projet appartenant à un réseau transeuropéen afin de mobiliser les investisseurs potentiels.

Les conditions d'octroi devraient être sévères et ne viser que des projets bien définis et économiquement viables, contribuant au développement de la Communauté et ayant fait l'objet d'études indépendantes de faisabilité et d'impact environnemental positives.

Les conséquences d'une telle déclaration pourraient être triples : (i) réduire l'incertitude politique affectant tout grand projet d'infrastructure par l'engagement qu'elle comporte; (ii) faciliter l'accès au financement sans entraîner une contribution financière automatique de la Communauté; (iii) assurer les investisseurs que la coordination et la coopération administrative nécessaires sont soutenus au plus haut niveau.

La procédure d'octroi et les modalités de consultation devront être précisées.

Une telle déclaration pourrait être valide pour tous les types de réseaux ou de projets transeuropéens.

Cette approche vient de trouver une concrétisation, sous la forme d'une "déclaration d'utilité européenne", dans le programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport (1990-1992) adopté le 20 novembre 1990 par le Conseil.

6.2.5. Une réflexion intégrée sur les besoins et les évolutions des réseaux européens avec tous les acteurs.

Au cours de l'audition du 8 octobre 1990, les principaux représentants de l'industrie européenne ont déploré l'absence d'une réflexion intégrée sur les besoins et les évolutions des réseaux européens.

Cette réflexion devrait être menée à l'échelle continentale afin de prendre en considération les besoins d'interconnexions avec les pays de l'AELE et les pays de l'Europe centrale et orientale avec lesquels de nombreux projets de coopération de la Communauté sont en cours de développement, ainsi que leur prolongement vers les pays méditerranéens.

Cette réflexion doit permettre :

- l'analyse de l'évolution à long terme des besoins de réseaux : ceci suppose la disponibilité de statistiques satisfaisantes et d'analyses prospectives solides;
- l'identification de la nature et de la configuration optimale des réseaux à mettre en place;
- l'implication de toutes les parties concernées par la réalisation concrète de ces réseaux.

L'organisation chargée d'une telle mission d'étude devrait être indépendante des autorités politiques et pouvoir s'autofinancer après une période de démarrage. Elle devrait constituer une enceinte de réflexion à laquelle toutes les parties intéressées et représentatives (pouvoirs publics, utilisateurs, producteurs, consommateurs) pourraient participer. Il est particulièrement important d'impliquer dès le début des réflexions les principaux acteurs qui seront directement liés à l'exploitation des réseaux transeuropéens (par ex: pour les industries à caractère maritime, cela signifie la construction navale, les fabricants d'équipements, les transporteurs maritimes, les responsables d'infrastructures portuaires et ceux des autres modes de transport, les chargeurs).

6.3. Les interventions financières potentielles

La mise en oeuvre et l'application des mesures horizontales citées dans la section précédente devraient favoriser l'émergence de réseaux transeuropéens, la mobilisation de ressources financières indépendantes et l'ajustement des circuits financiers.

En ce qui concerne le financement public et la Communauté en particulier, les solutions suivantes sont à envisager pour aider à surmonter les trois difficultés identifiées précédemment : financement d'études de faisabilité, insuffisance de rentabilité risquant de conduire à un chaînon manquant, financement de projets à caractère transeuropéen dans les régions périphériques visant à réduire l'éloignement de ces régions et à assurer la cohésion.

6.3.1. Les instruments budgétaires.

La Communauté pourrait, dans le cadre des disponibilités budgétaires et dans le respect des perspectives financières, accorder aux réseaux transeuropéens une priorité de financement pour :

- l'exécution d'études de faisabilité de projets d'intérêt européen s'inscrivant dans la logique des réseaux transeuropéens;
- l'octroi de prêts pour des projets dont la rentabilité est très différée dans le temps;
- des contributions budgétaires aux projets sous la forme la plus appropriée (soutiens directs, bonifications d'intérêts, etc...)

Par ailleurs, il est rappelé que les politiques structurelles contribuent substantiellement à la réalisation de cet objectif dans le cadre et les limites des missions qui leur sont propres.

L'établissement de nouvelles perspectives financières pour la période après 1992 pourrait donner l'occasion de renforcer le caractère prioritaire de la réalisation des réseaux transeuropéens.

6.3.2. Les instruments de prêts BEI et CECA

- * **La BEI est prête à poursuivre et à étendre le plus largement possible son action en faveur du financement des réseaux transeuropéens, dans le cadre de la mission qui lui a été confiée par l'article 130 du Traité CEE. Cela signifie d'une part qu'elle est disposée à participer, comme par le passé, au financement proprement dit de tels projets en exerçant une influence mobilisatrice sur les milieux financiers. Cela implique aussi qu'elle pourrait faciliter leur émergence et leur développement en intervenant, compte tenu de son expérience, par des initiatives appropriées, dès le stade des études préparatoires ou en contribuant à la mise en place du montage financier optimal. Ce rôle pourrait s'exercer en étroite collaboration avec les acteurs intéressés, en particulier la Commission.**
- * **Les prêts CECA doivent également servir au financement de réseaux transeuropéens dans les limites permises par cet instrument.**

CONCLUSIONS

Le programme présenté par la Commission requiert un suivi permanent de la part de la Commission et du Conseil. Il requiert également des orientations politiques précises de ce dernier et en tout premier lieu l'adoption d'un programme d'actions. C'est pourquoi la Commission propose au Conseil d'adopter le projet de résolution ci-joint et en application de cette résolution, de lui faire les propositions appropriées et un rapport régulier sur l'évolution des travaux.

ANNEXE 1 : MISE EN PLACE DU CADRE REGLEMENTAIRE
--

Liste des mesures réglementaires proposées ou devant être proposées qui sont nécessaires pour assurer le développement et l'exploitation des réseaux transeuropéens.

1. Mesures générales

Certaines mesures de portée générale sont applicables à plusieurs des domaines concernés :

- Mise en oeuvre des directives pour la passation des marchés publics, en particulier dans les secteurs des télécommunications, des transports et de l'énergie;
- Présentation et adoption de la directive sur la protection des données.
- Propositions relatives à la validité contractuelle et légale des messages électroniques.
- Adoption du statut de la société européenne.
- Proposition de directive fiscale relative à un régime de prise en compte par les entreprises des pertes subies par leurs établissements stables et filiales situés dans d'autres Etats membres.

2. Dans le domaine des transports

(i) La majorité des mesures réglementaires dans ce domaine visent le régime du cabotage qui doit être introduit pour tous les modes (transport routier de marchandises et de voyageurs, transport combiné, transport fluvial et maritime). Les propositions sont sur la table du Conseil et doivent être adoptées au plus tôt.

(ii) Des mesures de nature technique sont envisagées afin d'assurer l'interopérabilité, notamment pour :

- le transport ferroviaire
 - * A proposer par la Commission : directive "nouvelle approche" sur les exigences essentielles pour assurer la compatibilité des technologies et des infrastructures des trains opérant sur les liaisons à grande vitesse.
- le transport maritime
 - * Proposition de directive d'harmonisation technique pour les équipements de navires (11)

(iii) D'autres mesures concernent l'instauration d'une concertation communautaire dans le domaine des infrastructures de transport aérien et de transport maritime (12)

(11) Com(89)266

(12) Com(88)577 16.1.1989

3. Dans le domaine des télécommunications

- Elaboration et adoption des directives d'application de la directive ONP du 28 juin 1990 (6), notamment dans les domaines suivants :
 - . lignes louées;
 - . services de transmission de données par commutation de paquet et par commutation de circuit;
 - . réseau numérique à intégration de services;
 - . services de téléphonie vocale;
 - . services télex;
 - . services mobiles, le cas échéant;
 - . sous réserve d'études supplémentaires, nouveau type d'accès aux réseaux et accès au réseau à large bande;
- Harmonisation des procédures de déclaration et d'autorisation pour la prestation de services sur le réseau public de télécommunications en vue d'établir les conditions dans lesquelles la reconnaissance mutuelle des déclarations et des autorisations sera assurée;
- Préparation d'orientations réglementaires concernant les radiocommunications pour les mobiles;
- Elaboration et adoption des mesures visées par le Livre Vert du 14/11/1990 sur les télécommunications par satellites, notamment dans les domaines suivants :
 - . la reconnaissance mutuelle des agréments pour les équipements terminaux de communications par satellites;
 - . la reconnaissance mutuelle des autorisations pour le réseau de satellites uni-directionnels et bi-directionnels;
 - . l'harmonisation des conditions relatives à la fourniture d'un réseau ouvert pour la connexion des réseaux de terminaux de satellites;
 - . l'harmonisation des techniques futures déjà identifiées de transmission pour la diffusion par satellites à l'intention du grand public.

4. Dans le domaine de l'énergie.

- Mise en oeuvre effective des directives sur le transit;
- Conclusions des réflexions sur l'accès des tiers aux réseaux;
- Etudes et propositions sur la levée des obstacles administratifs et juridiques à la mise en place d'interconnexions;
- procédures de concertation sur l'optimisation de la gestion des réseaux.

ANNEXE 2

**CONCOURS COMMUNAUTAIRES EN FAVEUR DES PRINCIPALES
INFRASTRUCTURES DE BASE (FEDER)**

**CADRES COMMUNAUTAIRES D'APPUI (CCA) DES REGIONS DE
L'OBJECTIF 1 (1989-1993)**

En millions ECUS

	INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS					INFRASTRUC- TURES TELECOM+STAR	INFRASTRUC- TURES ENERGIE
	ROUTES AUTOROUTES	RAIL	PORTS	AEROPORTS	AUTRES		
GR	271	160	-	-	181	345	513
E	2051	636	102	104	18	309	117
F	3,7	-	5,7	6,6	-	5,2	3,1
IRL	512	4	35	63	18	25	13
I	300	66	44	-	15	311	879
P	460	123	-	19		121	172
UK	14	27	67	29	-	12	5
TOTAL	3611,7	1016	253,7	221,6	232	1128,2	1702,1

Financements de la BEI (prêts individuels et crédits sur prêts globaux)
dans la Communauté, en faveur de réseaux d'intérêt communautaire (1)

(montants en millions d'écus)

	1959-1984	1985-1989	1989

A. Réseaux d'intérêt communautaire	4817.3	8463.7	2836.7
-----	-----	-----	-----
Transport	1334.1	3663.4	1384.7
-----	-----	-----	-----
. Rail	103.9	1090.3	605.9
. Route	1148.4	1503.2	434.5
. Infrastructures portuaires	29.0	235.6	129.2
. Infrastructures aéroportuaires	52.8	715.7	163.2
. Centres intermodaux		83.1	16.4
. Transports urbains		35.5	35.5
. Télécommunications	269.8	1368.4	817.0
-----	-----	-----	-----
Transport et distribution d'énergie	3213.4	3231.9	635.0
-----	-----	-----	-----

B. Ensemble des réseaux	11966.8	15031.8	4412.9
-----	-----	-----	-----
Transport	3927.7	7060.8	2206.5
-----	-----	-----	-----
. Rail	599.8	1475.9	606.8
. Route	2789.5	4002.2	1015.4
. Infrastructures portuaires	320.0	370.7	135.6
. Infrastructures aéroportuaires	106.2	738.3	169.2
. Centres intermodaux		83.2	16.4
. Transports urbains	107.3	326.5	228.2
. Autres	4.9	64.0	34.9
. Télécommunications	4245.5	4092.3	1258.2
-----	-----	-----	-----
Transport et distribution d'énergie	3793.6	3878.7	948.2
-----	-----	-----	-----

C. Total de l'activité dans la Communauté	32432.8	40024.4	11265.9
-----	-----	-----	-----
X A/B	40.3	56.3	64.3
X A/C	14.9	21.1	25.2
X B/C	36.9	37.6	39.2

(1) non comprise 578 millions pour des réseaux localisés en Yougoslavie :

- transport d'électricité : 92 millions
- lignes de chemin de fer : 124.3 millions
- autoroute : 361.7 millions

**PROJET DE RESOLUTION DU CONSEIL SUR LES RESEAUX
TRANSEUROPEENS.**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,

Vu le Traité instituant la Communauté économique européenne,

Considérant que le Conseil européen (Strasbourg en décembre 1989 et Dublin en juin 1990) a demandé que des "lignes directrices" sur les réseaux transeuropéens soient arrêtées avant la fin de 1990 et que le Conseil a demandé à la Commission, par sa Résolution du 22 janvier 1990 *, de lui soumettre dans ce même délai un programme de travail et des propositions de mesures appropriées;

Considérant que la mise en place de l'espace sans frontières et la réalisation des libertés de circulation des personnes, des biens et des services requièrent des réseaux transeuropéens de transports, de télécommunications, d'énergie et de formation professionnelle pour permettre au marché intérieur de déployer tous ses effets bénéfiques;

Considérant que la réalisation de réseaux transeuropéens reliant également les régions périphériques au centre de la Communauté contribuera à la cohésion économique et sociale de la Communauté;

Considérant que les réseaux transeuropéens doivent aussi être conçus dans la perspective du développement harmonieux des relations de la Communauté avec les pays de l'AELE et les pays de l'Europe centrale et orientale, et en tenant compte de leur prolongement vers les pays méditerranéens;

Considérant que l'examen effectué par la Commission au cours de l'année 1990, avec l'aide des Etats membres et des opérateurs économiques, a démontré les insuffisances des réseaux existants et la nécessité d'une plus grande concertation pour la conception et l'exploitation optimale des réseaux de demain;

Considérant que les raisons de ces insuffisances ont été identifiées et qu'il convient de les éliminer en prenant les mesures appropriées telles que proposées par la Commission sous la forme d'un programme d'action communautaire;

Considérant qu'il convient que le Conseil adopte ce programme;

Considérant qu'il appartient à la Commission de présenter les propositions complémentaires nécessaires à la mise en oeuvre de ce programme;

Considérant que le programme d'action communautaire ainsi adopté doit faire l'objet d'un rapport annuel de la Commission sur sa mise en oeuvre;

* JOCE C 27 6.2.1990

ADOpte LA PRESENTE RESOLUTION :

1. Le Conseil affirme que, au vu du constat effectué par la Commission dans son rapport, la réalisation de l'espace sans frontières intérieures, voulu par l'article 8 A du Traité CEE, doit s'accompagner de la mise à disposition des citoyens, des entreprises et des administrations, de réseaux réellement transeuropéens, c'est-à-dire interconnectés et interopérables dans les domaines des transports, des télécommunications, de l'énergie et de la formation professionnelle.

2. Le Conseil estime que les insuffisances actuelles justifient la mise en oeuvre immédiate d'un programme d'actions. En conséquence, il adopte le programme proposé par la Commission, qui s'articule autour de trois éléments complémentaires et indissociables: des projets prioritaires choisis en fonction de leur contribution au fonctionnement du marché intérieur et au renforcement de la cohésion économique et sociale, des mesures générales destinées à faciliter l'émergence, la réalisation et l'exploitation optimale des réseaux transeuropéens, et des mesures financières.

3. En ce qui concerne les projets prioritaires, sans préjudice des travaux en cours ou décidés, le Conseil invite la Commission à faire les propositions complémentaires pour la mise en oeuvre de ces projets et insiste plus particulièrement, en vue de la réalisation du marché intérieur, sur les principes suivants.

3.1. Dans le domaine des transports, le bon fonctionnement du marché des transports requiert une approche multimodale de l'ensemble des modes de transport permettant l'utilisation optimale des infrastructures et par la même occasion contribuant au renforcement de la protection de l'environnement. Il invite la Commission à poursuivre ses travaux dans les différents secteurs identifiés dans sa communication;

3.2. Dans le domaine des télécommunications et des services télématiques, il invite la Commission à prendre, avant la mi-1991, en s'appuyant sur les programmes existants, notamment INSIS et CADDIA, les initiatives permettant la mise en place des réseaux de services télématiques nécessaires au fonctionnement du marché intérieur, en particulier par l'interconnexion des systèmes d'information des administrations publiques concernées; il invite par ailleurs la Commission à assurer, dans les meilleurs délais, la mise en oeuvre du programme spécifique de recherche sur les systèmes télématiques d'intérêt général, dès son adoption, pour renforcer les performances des réseaux de services télématiques.

3.3. Dans le domaine énergétique, en vue de parachever le marché intérieur et dans la perspective d'une Charte européenne de l'énergie, il invite la Commission à examiner avec les parties concernées comment les réseaux peuvent être mieux développés et exploités à l'échelle continentale pour assurer l'utilisation optimale des capacités de production et renforcer la sécurité d'approvisionnement de la Communauté;

3.4. Dans le domaine de la formation professionnelle, il invite la Commission à promouvoir avec les Etats membres et les parties concernées l'interconnexion des différents réseaux existants entre tous les acteurs de la formation professionnelle afin de produire tous leurs effets multiplicateurs dans l'ensemble de la Communauté et les autres pays européens.

4. En ce qui concerne les mesures de portée générale, et dans le respect du principe de subsidiarité, le Conseil souhaite qu'elles contribuent à créer un environnement favorable à la création de réseaux transeuropéens par tous les acteurs concernés.

4.1. Le Conseil estime que les mesures réglementaires nécessaires, énumérées par la Commission en annexe à sa Communication, pour assurer l'interopérabilité des réseaux et la prestation de services transeuropéens doivent être adoptées et mises en oeuvre sans délai ou être proposées rapidement par la Commission.

4.2. Le Conseil invite la Commission, en coopération étroite avec toutes les parties intéressées, à procéder à:

- l'établissement régulier, dans la forme la plus appropriée, de schémas directeurs de réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, des télécommunications et de l'énergie;

- l'établissement d'un programme annuel de normalisation européenne nécessaires pour assurer l'interopérabilité des réseaux et ayant pour effet d'empêcher l'élaboration de nouvelles normes nationales divergentes;

- la collecte de toutes les données nécessaires pour évaluer les besoins de réseaux et les difficultés techniques et financières affectant leur émergence en vue d'alimenter les travaux précités.

- l'établissement d'études de faisabilité permettant d'identifier les projets d'intérêt européen;

4.3. Le Conseil accueille favorablement le principe d'une déclaration d'intérêt européen et invite la Commission à lui faire des propositions pour la mise en place d'une procédure communautaire qui permettrait d'accorder une telle déclaration à des projets spécifiques.

5. En ce qui concerne les mesures financières, le Conseil estime que les projets doivent être rentables et rappelle qu'il entend privilégier le financement privé en créant les conditions les plus favorables pour l'émergence, la réalisation et l'exploitation des réseaux transeuropéens à cette fin. Il considère cependant que des interventions publiques demeurent indispensables dans un certain nombre de cas, bien identifiés par la Commission. Ces interventions communautaires revêtent un caractère additionnel. Ceci n'empêche pas que la Communauté accorde, dans le cadre des disponibilités budgétaires et dans le respect des perspectives financières, une priorité de financement aux réseaux transeuropéens. Ce caractère prioritaire pourrait être renforcé lors de l'établissement de nouvelles perspectives financières pour la période après 1992.

6. Il invite enfin la Commission à :

6.1. lui présenter dans le courant de l'année 1991 les propositions appropriées permettant la réalisation des demandes précitées;

6.2. lui soumettre annuellement un rapport sur la mise en oeuvre des réseaux transeuropéens.

Glossaire des abréviations, sigles et autres termes utilisés dans le rapport final par ordre alphabétique

AECMA	- Association Européenne des Constructeurs d'Equipments Aéronautiques
AELE	- Association Européenne de Libre Echange
AIM	- Action communautaire dans le domaine des technologies de l'information et des télécommunications appliquées à la santé - Informatique Avancée en médecine - Action exploratoire.
ANIMO	- Système de Gestion du mouvement des animaux
ASB	- Organisme de normalisation associée
ATLAS	- Contrôle du trafic aérien/ Système air-sol
BC-NET	- Réseau européen de coopération et de rapprochement des entreprises
BEI	- Banque Européenne d'Investissement
CADDIA	- Coopération pour l'automatisation des Données et de la Documentation concernant les Importations/Exportations et l'Agriculture
CEAC	- Conférence Européenne de l'Aviation Civile
CECA	- Communauté Européenne de l'Acier et du Charbon
CEDEFOP	- Centre Européen de la Formation Professionnelle
CEPT	- Conférence européenne des administrations des Postes et des Télécommunications
CLCA	- Comité de Liaison des Constructeurs Automobiles
COMETT	- Programme d'action communautaire d'éducation et formation en matière de Technologies
CORRIDOR	- Coopération dans le domaine de l'informatique appliquée aux problèmes routiers des régions
CSE	- Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe
DECT	- Projet Téléphone numérique sans fil
DELTA	- Développement de l'apprentissage en Europe par l'emploi des Technologies avancées
DRIVE	- Infrastructure routière spécifique à la sécurité des véhicules en Europe
EDI	- Echange de Données Informatisées

- EDIFACT** - Norme internationale pour l'Echange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport
- ENS** - Systèmes nerveux européens
- ERASMUS** - Programme d'action de la Communauté européenne en matière de mobilité des étudiants
- ERMES** - Système paneuropéen de télé-appel public terrestre
- ERT** - Table Ronde des Industriels Européens
- ETSI** - Institut de Normes Européennes de Télécommunications
- EUREKA** - Agence européenne pour la coordination de la recherche
- EURET** - Programme spécifique de recherche et de développement technologique dans le domaine des transports (1990-1993)
- EUROCONTROL** - Organisation européenne de contrôle du trafic aérien
- EUROFORM**- Programme d'initiative communautaire (fonds social) pour la formation professionnelle
- EUROTECNET** - Programme d'action dans les domaines des nouvelles technologies et de la formation professionnelle
- EURYLEE**- Réseau des centres nationaux d'information sur les nouvelles technologies de l'information et l'éducation dans les Etats membres de la Communauté européenne
- EURYDICE**- Réseau informatique sur l'éducation dans la Communauté européenne
- FEDER** - Fonds européen de développement régional
- FIEC** - Fédération des industries européennes de la construction
- FORCE** - Programme de Formation Professionnelle Continue
- FYSAN** - Système pour le suivi phyto-sanitaire
- GSM** - Groupe Spécial Mobile (Téléphone cellulaire)
- IMPACT** - Plan d'action pour la création d'un marché des services de l'information
- INSIS** - Système d'information interinstitutionnel des Communautés européennes
- INTERREG**- Programme d'initiative communautaire (FEDER, FSE, FEOGA Orientations) concernant les régions transfrontalières
- IRIS** - Integrated Road Safety, Information and Navigation System
- LINGUA** - Action pour promouvoir l'enseignement et l'apprentissage des langues étrangères
- METRAN** - Réseau européen de transmission

- ONP** - Fourniture d'un réseau ouvert de télécommunications
- PCRD** - Programme-cadre de recherche et développement
- PETRA** - Programme d'action pour la formation et la préparation des jeunes à la vie d'adulte et professionnelle
- PHARE** - Plan d'action pour une aide coordonnée à la Pologne et à la Hongrie - Pologne-Hongrie aide à la reconstruction économique.
- PHARE** - Projet EUROCONTROL sur la liaison entre systèmes de contrôle au sol et systèmes de gestion embarqués.
- POLIS** - Promotion des Liaisons Opérationnelles à intégration de services (informatique appliquée au transport urbain)
- PROMETHEUS** Programme pour un système de circulation européenne d'une haute efficacité et sécurité
- RACE** - Programme de recherche et développement sur les technologies avancées de communications en Europe
- REGEN** - Programme d'initiative communautaire (FEDER) concernant des interconnexions énergétiques
- RNIS** - Réseau numérique à intégration de services
- SCENT** - System Customs Enforcement Network
- SCIENCE** - Plan de stimulation des coopérations internationales et des échanges nécessaires aux chercheurs européens (1988-1992)
- SHIFT** - Système de contrôle sanitaire des importations en provenance des pays tiers aux postes de contrôle frontaliers (projet SHIFT)
- SIS** - Système d'Information Schengen
- STAR** - Programme communautaire relatif au développement de certaines régions défavorisées de la Communauté par un meilleur accès aux services avancés de télécommunications.
- TARIC** - Tarif douanier commun
- TEDIS** - Programme communautaire relatif au transfert électronique de données à usage commercial, qui utilise les réseaux de communication
- TELEMATIQUE** Programme d'initiative communautaire (FEDER) concernant l'accès aux services avancés de télécommunications
- UNICE** - Union des Confédérations de l'Industrie et des Employeurs d'Europe
- VSAT** - Very Small Aperture Terminals (satellites)